

Canada stands up for human rights and takes principled positions on important issues to ensure that freedom, democracy, human rights and the rule of law, values that define this country, are enjoyed around the world.

Literature

1. R.Brian Howe. The Evolution of Human Rights Policy in Ontario //Canadian Journal of Political Science. Vol.24. №4. Dec.1991.

УДК 341.96

Кулиев И.О.,
д.ю.н., профессор,
Муршудова С.Х.,
к.ю.н.,

Национальная Академия Авиации, г. Баку, Республика Азербайджан

РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

28 мая 1999 года в Монреале была принята Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Целью принятия данной конвенции является модернизации и консолидации Варшавской конвенции 1929 года и связанных с ней документов, а также обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках.

Большинство государств-участников Монреальской конвенции одновременно участвуют в одной или нескольких конвенциях, представляющих собой различные редакции Варшавской конвенции 1929 года. Положения ни той, ни другой конвенции не запрещают государствам участвовать в различных системах международного частного воздушного права. При этом для государств, участвующих в Монреальской конвенции, ее нормы, правила и положения имеют преимущественную силу перед любыми нормами, правилами и положениями других правовых систем международного воздушного права (статья 55). Таким образом, государствам нет необходимости денонсировать свое участие в других документах Варшавской системы, а нужно лишь применять положения Монреальской конвенции при международных полетах между государствами-участниками этой конвенции. [4]

Монреальская конвенция 1999 года установила следующие положения:

- в случае авиационных происшествий авиаперевозчики должны бу-

дут незамедлительно производить предварительные выплаты для оказания помощи уполномоченным лицам в удовлетворении безотлагательных экономических потребностей; суммы таких предварительных выплат должны определяться национальным законодательством и учитываться при окончательном урегулировании иска;

- авиаперевозчики должны представлять доказательства наличия договоров страхования, гарантирующих получение финансовых средств на случай автоматических платежей или возбуждения судебного процесса;

- иск о возмещении вреда в связи со смертью или повреждением пассажира может предъявляться в стране, в которой пассажир на момент происшествия имел свое основное и постоянное место жительства;

- возможность содействия при возмещении вреда без необходимости длительного судебного процесса и упрощения и модернизации документации, связанной с пассажиром, багажом и грузом. [1]

Монреальская конвенция заменяет шесть различных правовых документов "Варшавской системы" одним. Более того, в ней установлены приоритеты, которые отсутствуют в Варшавской конвенции. Главными являются права и интересы пассажиров, а не перевозчиков, как это следует из старой конвенции. [1]

Азербайджанская Республика в Монреальской конвенции 1999 года не участвует и придерживается обязательств, установленных Варшавской конвенцией 1929 г. Кроме того, в 1999 году Азербайджан присоединился к Монреальскому протоколу 1975 года (Дополнительный протокол №3), который допускает при оформлении перевозок применение электронно-вычислительных устройств, а также устанавливает ответственность авиаперевозчика в случае несохранности груза независимо от его вины, а также к Монреальскому протоколу №4 об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Монреаль, 25 сентября 1975 г.). [3]

Таким образом, на рынке международных авиаперевозок действуют перевозчики, одни из которых подчиняются режиму Варшавской конвенции, другие режиму Монреальской конвенции 1999 года. К ним относятся ведущие западные компании – многие авиакомпании Юго-Восточной Азии, Латинской Америки и Африки. Будущее явно принадлежит Монреальской конвенции 1999 г., а не Варшавской конвенции 1929 г. Монреальская конвенция содержит ряд прогрессивных положений, которых нет в Варшавской конвенции. В соответствии с этой Конвенцией пассажир может рассчитывать на значительные материальные компенсации за вред, причиненный его жизни и здоровью, и получить их по упрощенной процедуре, а не по такой затяжной, как это предусмотрено

Варшавской конвенцией 1929 г., через суд, которая может тянуться годами. Совсем по другому, в пользу пассажира, решает Монреальская конвенция 1999 г. вопросы возмещения за вред, причиненный его багажу. В Монреальской конвенции 1999 г. в корне изменен подход к возмещению при задержке рейса.[2]

Наиболее приемлемым решением вопроса является ратификация Азербайджанской Республикой Монреальской Конвенции 1999 года, чтобы защитить интересы отечественных потребителей при международных воздушных перевозках, а также повысить конкурентоспособность национальных авиаперевозчиков.

Литература

1. Бордунов В. Независимый институт международного права/ http://www.iilaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16
2. Монреальская конвенция 1999 года как источник регулирования использования электронного билета. <http://www.lowcosts.ru/e-tickets/e-ticket-3.shtml>
3. Список документов, касающихся международных воздушных перевозок/ <http://zakonuz.uzshar.com/?document=18090&print>
4. Холопов К.В. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) Российский внешнеэкономический вестник №10 (октябрь)2009

УДК 347.2/3

Бутинський В. Я.,
асистент,
Микитюк М. С.,
студент.

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПОРЯДОК НАКЛАДАННЯ ЗАБОРОНИ ВІДЧУЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

За загальним правилом транспортні засоби є рухомими речами, а тому відомості про заборону їх відчуження вносяться не до Єдиного реєстру заборон відчуження об'єктів нерухомого майна, а до Державного реєстру обтяжень рухомого майна.

Провівши аналіз нормативних документів, якими передбачено ведення Державного реєстру обтяжень рухомого майна [2], можна поста-

вити під сумнів питання можливості проведення реєстрації заборони на транспортні засоби в цьому реєстрі.

Виникнення обтяження внаслідок застави майна власника та накладання заборони на його відчуження, як відомо, є різними юридичними фактами. Перше (обтяження внаслідок застави майна) відбувається в межах цивільно-правових відносин, друге (заборона, а також арешт) – є публічною правовою категорією. Отже, постає питання: до якого виду обтяжень можна віднести накладену нотаріусом заборону на транспортний засіб?

В правовідносинах повинно існувати принаймні дві сторони: обтяжувач та боржник, причому:

- або обтяжувач має право на рухоме майно боржника;
- або повинно існувати обмеження права боржника чи обтяжувача на рухоме майно, що виникає на підставі закону, договору, рішення суду або з інших дій фізичних і юридичних осіб, з якими закон пов'язує виникнення прав і обов'язків щодо рухомого майна.

Проаналізувавши визначення поняття обтяження, можна дійти висновку, що про накладену нотаріусом заборону не згадується, оскільки, по-перше, нотаріус не є обтяжувачем та, по-друге, заборона не виникає на підставі закону, договору, рішення суду або з інших дій фізичних і юридичних осіб, а є юридичним фактом, що виникає на підставі вчинення нотаріальної дії з накладення заборони. Тобто заборона відчуження є самостійним обмежуючим правовим механізмом впливу на обсяг правомочностей власника.

Приватні обтяження можуть бути забезпечувальними та іншими договірними. Забезпечувальним є обтяження, яке встановлюється для забезпечення виконання зобов'язання боржника або третьої особи перед обтяжувачем. До таких відносяться:

- застава рухомого майна, що виникає на підставі договору;
- право застави рухомого майна;
- право притримання рухомого майна;
- інші обтяження рухомого майна, які кваліфікуються як забезпечувальні [1].

Отже, для забезпечувального обтяження характерним є те, що воно встановлюється для забезпечення виконання зобов'язання боржника або третьої особи перед обтяжувачем. Причому виникає забезпечувальне обтяження з дій учасників цивільних відносин (внаслідок укладення відповідних правочинів чи за підстав, встановлених законом), а не з дій третьої особи, якою є нотаріус, та який, як згадувалось вище, не є обтяжувачем.